LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... 8 fr.
PROVINCE..... 9 fr.
ETRANGER..... 12 fr.

Paraissant le 1er et le 15 de chaque mois.
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

15 Mai 1898. — N° 4.

(Phot. Panajou frères).

MASI BATES JIEL-LAVAL EDGE CASSIGNARD MILLS CH. TERRONT

BORDEAUX-PARIS RÉTROSPECTIF : LE 1er DÉPART, A BORDEAUX, EN 1891. (Voir p. 44.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Chez nos coureurs

AVANT LA COURSE.

ne naît pas coureur comme on naît gendarme.

Peut être coureur qui veut et il suffit d'assister à une course en ligne bien fournie pour se convaincre de cette vérité. Quelles qualités sont indispensables à l'exercice de la profession?

Faut-il être taillé en Hercule?

Faut-il posséder de longues jambes, de fortes cuisses ou des mollets énormes?

Est-il indispensable d'être carré des épaules, ou d'avoir le buste effacé de la tête aux hanches comme l'étrave droite d'un vaisseau!

L'examen de nos étoiles de vélodromes répond affirmativement à toutes ces questions contradictoires.

*
* *

Les coureurs se recrutent dans tous les mondes, ce qui ne les empêche pas de former, réunis, un monde à part, bien particulier.

Il y a dans ce monde des docteurs-médecins

VÉLODROME... D'HIVER.

comme Deschamps et Ransson, des boulangers comme Jacquelin et Constant Huret, des bacheliers et des marmitons; des rentiers et des crève-la-faim; des intellectuels et des brutes.

Il y a des géants comme Zimmerman et des nains comme Michaël.

Des fluets comme Ruinart, des boules comme J.-B. Louvet.

Il y a aussi des hercules comme Marius Thé et des soupçons d'homme comme Taylor et Digeon, sans compter Michaël déjà nommé.

Morin, assez gros, un peu court, coudoie Bourillon, tout en charpente.

Chinn, taillé, arrondi, ciselé au burin, se mesure avec Barden, fabriqué à la hache.

Le doux Boulay, timide comme une jeune fille; Mathieu, le gavroche; Dary, qui a des lettres; Jacquelin, qui en a moins; Banker, le gentleman; Tricot, le contraire; Nossam, le modeste; Balajat, qui ne l'est pas; Guerry, l'élégant; Parlby, le cocher: voilà de quoi est composé le monde des coureurs, monde que j'étudierai par sélection.

*
* *

Avant d'entamer une si longue étude, je tiens à présenter à mes lecteurs le quartier général des professionnels de la pédale; leur lieu de rendez-vous commun : la brasserie de l'Espérance.

Extérieurement, l'apparence d'un café-restaurant ordinaire. Sa situation, au haut de l'avenue de la Grande-Armée, à l'entrée du Bois de Boulogne et de Neuilly, entre les vélodromes de Buffalo et le Parc des Princes, la désignait aux coureurs.

C'est là que les reporters en quête de « tuyaux cyclistes » se rendent quotidiennement et vont de table en table à la recherche de l'événement du jour, de celui du lendemain, des exploits de X... et des projets de Y...

En été, la brasserie est extraordinairement bruyante. Les coureurs y parlent haut, y règnent en maîtres, boivent sec, jouent gros jeu, traitent tout le monde ostensiblement avec beaucoup de condescendance; leur geste est protecteur. Le journaliste est le *protégé* des coureurs. On lui confie ou lui refuse le renseignement demandé suivant les articles de la veille. On lui offre un bock ou... un coup de poing; on accepte dédaigneusement une cigarette de lui, ou on le menace de lui casser la figure.

En hiver, la brasserie est plus calme. Les coureurs, moins riches, sont plus réservés. Silencieusement, ils jouent et se décavent plus complètement.

Le journaliste est alors mieux accueilli. Il s'agit de se ménager la presse en vue du renouvellement des contrats avec les maisons de cycle.

Les « gros » exposent leurs projets pour la saison suivante, les « petits » expriment leur espoir de devenir « gros ». Un tour au bois devient une prouesse; le parcours Paris à Versailles, une performance extraordinaire.

Le reporter est recherché. C'est lui qui règne à cette époque de l'année. On le choie; on va à lui, tandis qu'en été on feint de le fuir.

Suprême marque de sympathie, on consentirait à ce qu'il fasse « le quatrième » dans une manille aux enchères; on l'admettrait à une partie de bouchon à deux sous la mise et un sou la faute.

*
* *

Il y a aussi, dans le monde des coureurs, un personnage qui joue un grand rôle, c'est le manager.

Le manager n'est pas forcément un ancien coureur. Cependant beaucoup de managers ont couru.

Il y a deux sortes de managers : celui qui traite pour le coureur avec les maisons de cycles et les directeurs de vélodromes; et celui qui soigne le coureur, le masse... et nettoie ses machines.

Ce dernier est le plus commun.

Le manager est un gagne-petit dans le monde cycliste. Mais il ne risque pas la pelle qui rompt les os et suspend la carrière. Il « court » à coup sûr, si je puis m'exprimer ainsi, et je le puis. Ecoutez plutôt le langage d'un manager au lendemain d'une victoire ou d'une défaite de son poulain.

— A l'entrée du dernier virage,

nous avons réglé *notre* concurrent, en trois coups de pédale. Dans la ligne d'arrivée, il n'existait plus et *nous* passions le poteau relevé.

Ou bien :

— C'est indigne, quand *notre* adversaire *nous* a vu passer à sa droite, il a donné un fort coup de guidon. Pour éviter la « pelle », *nous* sommes allés nous jeter dans la barrière. *Nous* en aurons pour quinze jours de chambre... Prenez-vous un bock avec moi?

*
* *

Le manager est la « bête noire » des directeurs de vélodrome.

Dans l'intérêt de son poulain, et aussi dans le sien, il a des exigences excessives.

Avec lui, il ne peut être question d'aléas à courir de « tant » gagnant et « rien » perdant.

IL Y EN A DES GROS, DES MAIGRES, DES GRANDS ET DES PETITS...

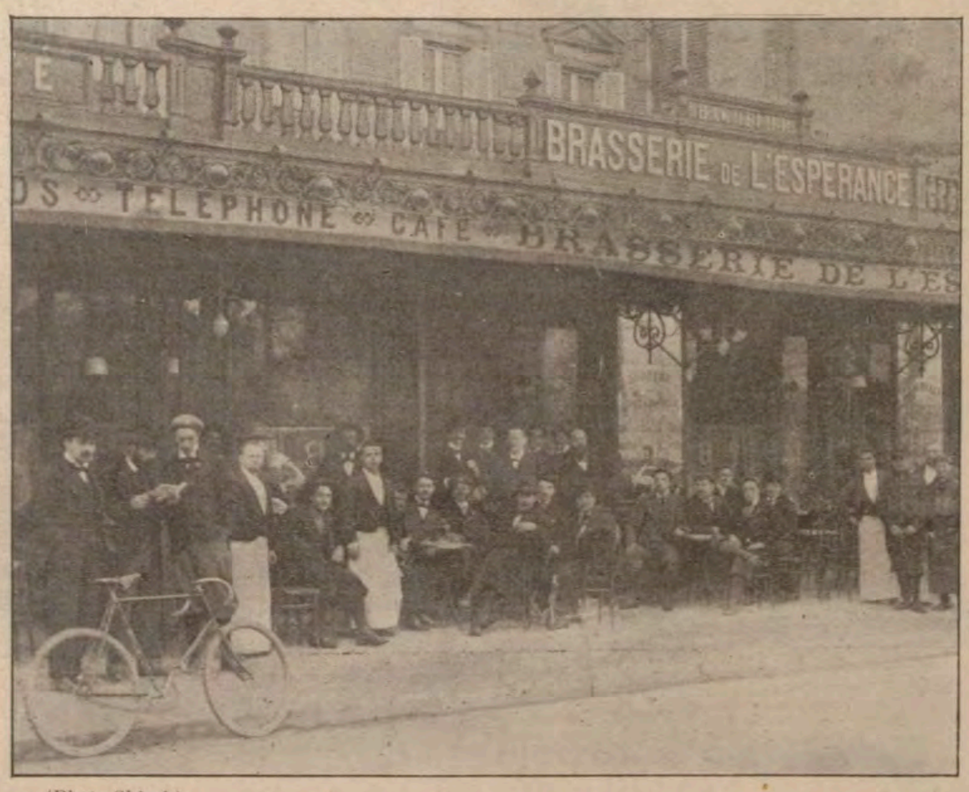
Suivant la notoriété de son poulain, il veut « tant » pour courir, « tant » pour se déplacer. Quelquefois son propre déplacement est exigé.

Le manager est un pilier de l'Espérance. Les journalistes le ménagent comme la source des bonnes informations.

Ils font toujours suivre ou précéder leur nom de qualificatifs flatteurs : « le sympathique, l'excellent, le joyeux, l'aimable, l'intelligent, etc. »; du reste, quelquefois, le manager est tout cela.

*
* *

Le manager sans poulain existe aussi. Celui-là prodigue ses conseils à qui veut les entendre. Jamais à la même table, jamais avec les mêmes coureurs : il ressemble à une poule cherchant ses petits.



(Phot. Chiesi.)

LA BRASSERIE DE L'ESPÉRANCE, QUARTIER GÉNÉRAL DES COUREURS.

IL Y A MANAGER...

Et ce manager est redouté par les autres, car il dénigre leurs méthodes et, à chaque défaite, démontre péremptoirement que si on avait suivi ses indications, le battu se serait couvert de gloire.

Le manager joue comme le coureur. Il perd rarement, parce que moins emballé.

Comme pour les coureurs, il n'existe pas de professions prédestinant au rôle de manager.

Il y a d'anciens clercs d'huissiers, d'anciens maîtres d'hôtel, d'anciens garçons de café, d'anciens gratte-papier qui deviennent d'excellents « faiseurs de champions ».

A force de peloter des muscles, de regarder des hommes nus, de face, de côté, de trois quarts et de dos, le manager acquiert une expérience plus ou moins superficielle.

Transplanté à la campagne, le manager deviendrait facilement un « rebouteux », se ferait une réputation pour remettre en place une jambe ou un bras foulé.

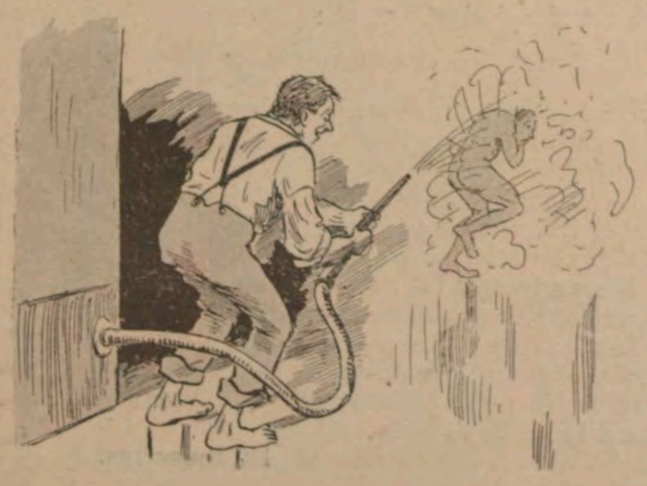
Dans l'exercice de ses fonctions, le manager fait un peu acte de médecin, et la seringue Pravaz n'a pas de secret pour lui, si elle en conserve pour l'épiderme de son poulain.

***

Je ne terminerai pas cet exposé général sans parler du « coureur qui ne court pas ».

Le « coureur qui ne court pas », peut être assimilé à l' « étudiant qui n'est inscrit dans aucune faculté », mais fréquente simplement les brasseries d'étudiants.

Le « coureur qui ne court pas » ignore parfois les lois de l'équilibre à bicyclette, voire à tricycle. Il est l'ami des coureurs, fait la partie avec eux, porte la casquette, le maillot et la culotte, discute les avantages de la petite et de la grande multiplication; ne dit pas trois phrases sans y mêler le nom de « son camarade Jacquelin », de « son éternel adversaire Morin ».



LE MANAGER DOUCHEUR.

S'il monte à bicyclette, il vous raconte, sur la terrasse, de façon à être entendu à vingt mètres à la ronde :

— Je gravissais lentement l'avenue des Champs-Elysées, quand un cycliste tente de me passer. D'un violent démarrage je le lâchai de plusieurs longueurs. Il ne m'a rejoint qu'au bureau de tabac de la Grande-Armée, où j'étais descendu prendre un cigare. Ce qu'il a fait un nez quand il m'a reconnu !

(Phot. Morin.)

BOURRILLON MUSICIEN.

Le « coureur qui ne court pas », s'engage souvent dans des courses de banlieue. La veille de la course, il adresse aux organisateurs une lettre d'excuse : « A l'entraînement, j'ai fait une chute violente au moment où je passais Jacquelin ! J'ai la clavicule gauche cassée..., etc. »

***

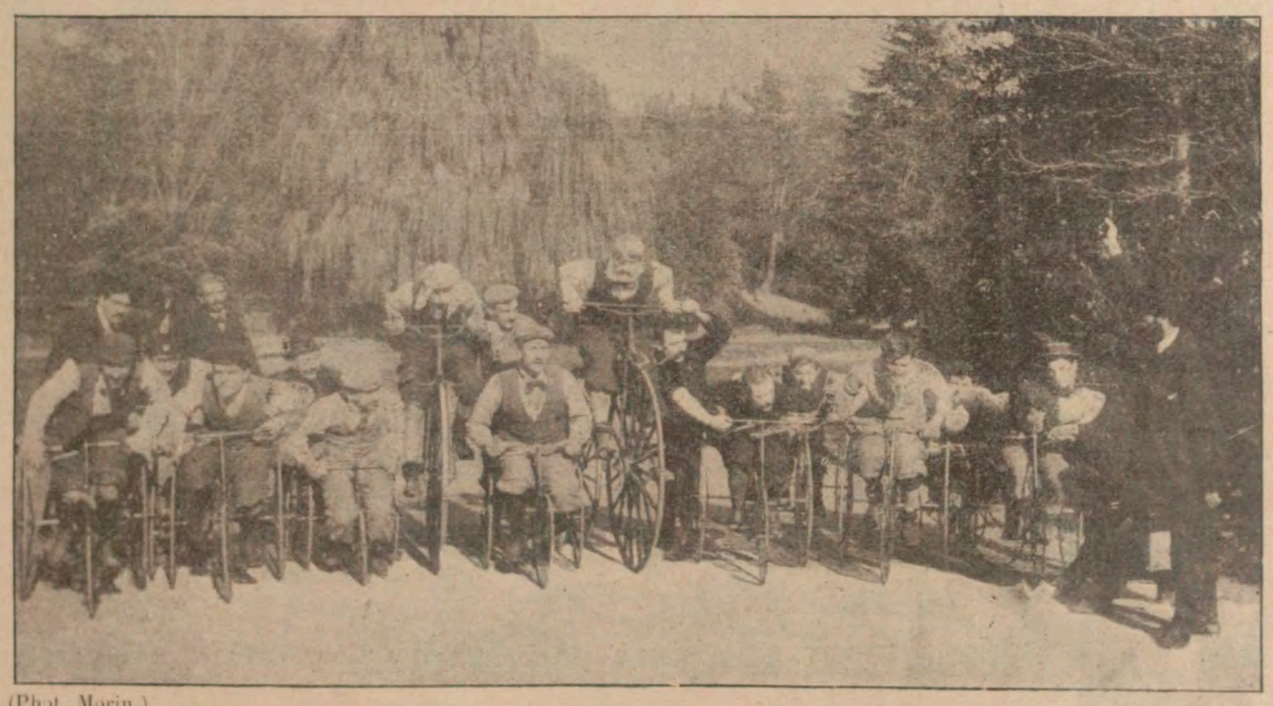
Voyons maintenant les coureurs dans l'intimité.

A tout seigneur tout honneur. Commençons par Morin.

Le quasi perpétuel gagnant du Grand-Prix de Paris est, de tous les coureurs, celui qui occupe le plus sportivement ses loisirs.

Morin fait de la boxe chez Casterès.

L'ex-commis de nouveautés de Saint-Brieuc promène sa bonne face poupine, ses cheveux frisés dont quelques folles mèches débordent sous son feutre mou, de l'Espérance, où l'on joue et se dé-



(Phot. Morin.)

NOS CHAMPIONS S'AMUSENT.

cave quelquefois à la salle du célèbre maître.

Là, il exécute des attaques du poing droit, puis du poing gauche; de l'un et de l'autre simultanément, change de garde, avance et recule selon les règles, fait des chassés-croisés, voltige, pirouette, retombe en garde et revoltige et repirouette, et... sue consciencieusement.

Le brillant sprinter a gagné, à ce jeu, une certaine confiance dans son poing.

S'il n'a pas un chassé-croisé aussi foudroyant que son 100 mètres, il a du moins le poing facile et généreux.

Pourtant, Morin est un doux. Ses menaces sont rarement mises à exécution. Ses poings n'assomment que les tables du café ou l'épaule de ses voisins, comme ça, sans prétention, pour rire.

***

Morin aime les bêtes.

Il élève des canaris et a confié à son ami Tricot le *managérat* de ses volières.

L'illustre Breton, agace ses canaris, les excite à chanter, fait :

Petit ! petit ! piouit ! piouit !

avec conviction, et sa joie est grande quand un de ses chardonnerets ou le serin de Hollande lui répond

MANAGER.

par des roulades piquées de notes aiguës qui se multiplient, s'arrêtent, reprennent ou plus fortes ou plus voilées; quand surtout toute la volière fait chorus dans une cacophonie extraordinaire, mais si pleine de charme qu'il semble que le printemps pénètre dans la pièce, réchauffe les sens, enchante l'ouïe et la vue par le seul ramage étourdissant de ses minuscules gosiers d'oiseau.

Après de si suaves et si poétiques auditions, si Morin avait du temps à perdre, il ferait des vers.

***

Mais Morin laisse à de Perrodil, le barde du quartier de la Grande-Armée, le soin de faire rimer *bicyclette* avec *Piette*; *amour* avec *Dernaucourt*; *pignon* avec *Pognon*; *bonheur* avec *entraîneur*.

Morin ne fait pas de vers... il fait de la caricature, sans doute pour illustrer le prochain volume de Perrodil susnommé.

Le crayon ou la plume à la main — il n'a pas de préférence, — Morin *croque* ses amis, ses voisins de table. Mais le sujet qu'il affectionnait le plus il n'y a pas longtemps encore, c'est Jacquelin. Chaque fois que ce dernier venait à l'Espérance, Morin le couchait en quelques coups de plume sur le marbre blanc de la table ou sur une marge du *Journal des Sports*.

Il fallait voir avec quel souci de la vérité Morin exagérait la mâchoire inférieure de son excellent camarade, lui diminuait le front, accentuait la courbe du nez, élargissait les épaules, redressait comme des pics de hérisson, les cheveux racine droite de l'ex-pioupiou.

Maintenant la paix est faite entre les deux célèbres sprinters, et Morin ne caricature plus Jacquelin.

Du dessin à la photographie, il n'y a qu'un pas,

LE MANAGER MASSEUR.

que le grand sprinter a franchi. Je ne jurerais pas cependant que Morin n'ait pas pris goût au dessin après et d'après la photographie. Mais c'est là un point d'histoire négligeable...

Donc Morin est photographe. Au vélodrome, au

(Phot. Morin.)

MORIN EN JOUEUR DE BINIOU.

bois, à l'Espérance, en vélo, à pied, en balade et même en voyage, il braque, braque encore, braque toujours. Il a pu ainsi constituer une véritable galerie. Les paysages alternant avec les instantanés d'arrivées de course; les têtes avec des scènes de pur réalisme.

Morin a l'objectif terrible, quand il opère lui-même.

*
* *

Concert d'oiselets, photographies et caricatures ne sont pas les seules distractions de Morin. Celui-ci ne déteste pas la dame de pique.

Les parties de pockers ou de manilles avec ses amis Jeulin et Balajat, le président du Syndicat des coureurs, ne se comptent pas.

(Phot. Morin.)

MORIN. BOURRILLON. THIBAUDIN.

POUR ÊTRE COUREURS ON N'EN EST PAS MOINS HOMMES DU MONDE.

Ainsi donc, en dehors de l'entraînement et des réunions de course, nos coureurs passent agréablement leur temps.

Combien de députés ne pourraient en dire autant!

PAUL PUY.

Nos Concours bi-mensuels

CONCOURS N° 2.

(*Photographie.*)

Rappelons les conditions de notre *concours n° 2.*

ARTICLE I. — *Il est ouvert entre tous les lecteurs de* la Vie au Grand Air *un concours* PHOTO-SPORTIF, *c'est-à-dire un concours de* PHOTOGRAPHIES RELATIVES A UN SPORT, QUEL QU'IL SOIT.

ARTICLE II. — *Chaque concurrent devra envoyer de cinq à dix épreuves, accompagnées d'un texte explicatif. Ce texte ne devra pas excéder cent lignes.*

ARTICLE III. — *Le concours sera clos le 30 mai prochain, les envois devront être faits à partir du 15 mai de la façon suivante :*

Les photographies et le texte seront placés dans une première enveloppe ; une deuxième contiendra le nom et l'adresse du concurrent ; ces deux enveloppes devront être placées dans une troisième sur laquelle figurera l'adresse de la Vie au Grand Air (*concours de photographie*) *et qui sera remise directement dans nos bureaux ou envoyée par la poste.*

A la réception de chaque envoi, les deux enveloppes intérieures recevront un numéro identique, numéro qui, reporté ensuite sur chacune des épreuves et sur le texte, permettra, une fois le classement fait, de retrouver le nom et l'adresse des lauréats.

ARTICLE IV. — *Le Jury sera composé de cinq personnalités des plus estimées dans le monde photographique. Nous en publierons les noms.*

ARTICLE V. — *Les concurrents seront classés par rang de mérite, suivant les décisions du Jury.*

Ils pourront choisir, à leur tour et à leur gré, dans la liste des prix, qui comprendra :

1° Une bicyclette, d'une valeur de 450 fr.;

2° Un appareil photographique, d'une valeur de 200 fr.;

3° Un fusil, d'une valeur de 200 fr.;

4° Un tennis, d'une valeur de 200 fr.;

5° Cent francs espèces.

ARTICLE VI. — *Les envois des cinq premiers prix seront également publiés dans* la Vie au Grand Air.

CONCOURS N° 3.

(*Variété.*)

Ce concours a été une surprise pour nous. Nous avions craint un moment que le sujet en serait trop difficile et nous regrettions presque de l'avoir choisi. Or, une heure après la mise en vente de notre revue, qui a été faite à 6 heures du matin, le samedi 30 avril, nous recevions un télégramme de M. MANCEAUX, *3, avenue de Taillebourg*, qui nous disait que la maison dont nous donnions la photographie se trouvait *sur la route de Villeneuve à Maisons-Alfort*. C'est une ferme qui se nomme *l'Herbage Lecouteux*.

Après M. Manceaux — auquel nous envoyons 50 francs — les petits bleus et les lettres ne tardèrent pas à arriver. Pour une maison inconnue, celle de la route de Villeneuve ne l'était guère!

MM. *Albert Baitry*, 19, quai aux Fleurs; *H. Ausard*, 11, boulevard Soult; *E. Piquenard*, 129, rue de Sèvres; *Adrien Rondeau*, 126, Grande-Rue, à Maisons-Alfort, sont les quatre concurrents dont les réponses sont venues après celles de M. Manceaux. Ils sont notés pour le concours d'honneur.

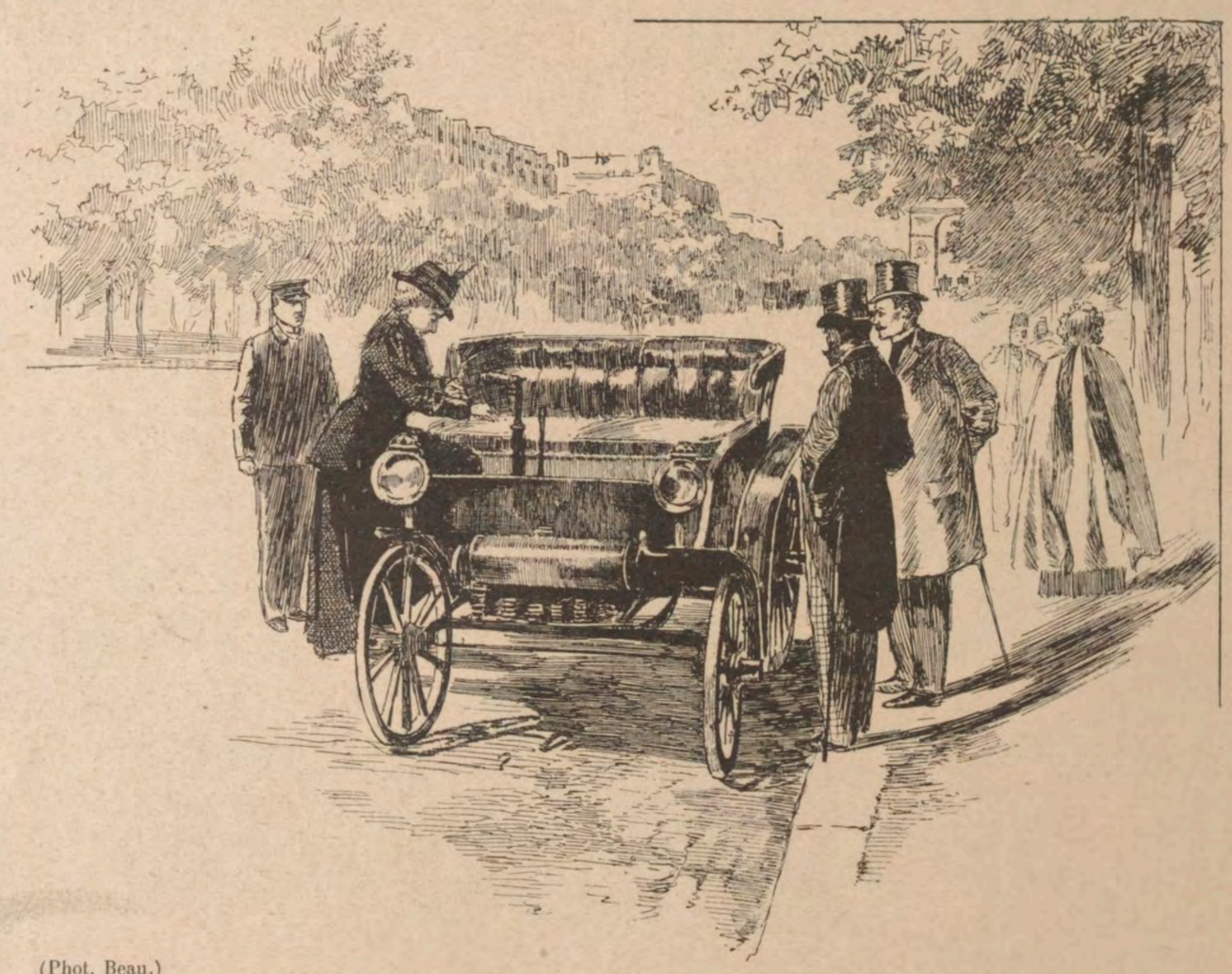
Citons encore :

MM. Dupont, Pierrard, Lourdel, Riandey, Leconte, A. Bilot, Becker, Kate Willers, Paul Francill, M. Bardet, L. Hardouin, Hildesheim, P. Morel, Vignon, J. Charles, Lacourière, H. Filipetti, M. Berger, J. Barrère. E. Gay, A. Fumly, R. Schareg, E. Tisserand, P. Lebreton, J. Ledoux, Ferrasse, Harouard, Dolley, Lambert, L. Pellet, E. Sautereau, Reinhardt, Doussin, Bain, Fremaucour, H. Desvignes, Schneider, Grenier, Cailloud, etc.

CONCOURS N° 4.

(*Variété.*)

Notre quatrième concours porte sur les annonces insérées dans ce numéro. Nous avons, à dessein, laissé une *coquille* dans le libellé de ces annonces. On appelle coquille, en termes d'imprimerie, une faute typographique, un mot écorché ou dénaturé, etc.



(Phot. Beau.)

LA DUCHESSE D'UZÈS S'APPRÊTANT A PASSER SON EXAMEN DE « MOTOWOMAN » (Voir page 50).

Il s'agit, pour nos lecteurs, de trouver cette coquille et de nous l'indiquer au plus tôt.

Le premier lecteur de Paris, qui nous la désignera, recevra en effet :

VINGT-CINQ FRANCS EN ESPÈCES

s'il est simple lecteur, et :

CINQUANTE FRANCS

s'il est inscrit sur le registre de nos abonnés.

Pour les lecteurs des départements, les primes seront les mêmes.

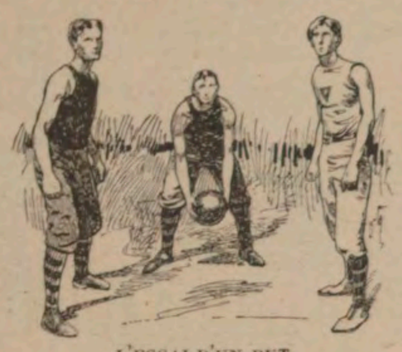
C'est sur la réclamation fort judicieuse de plusieurs lecteurs de province que nous nous sommes décidés en effet, à partager la poire en deux.

Nous adresser les solutions en mentionnant sur l'enveloppe : *Concours n° 4.*

Les quatre premiers — après le premier — de Paris, et les quatre premiers des départements seront notés pour le concours d'honneur qui aura lieu à la fin de l'année.

LA DIRECTION.

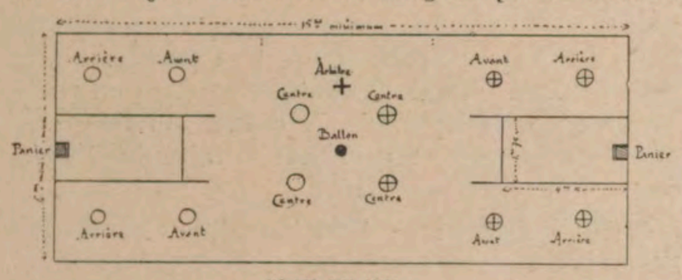
Le Basket-Ball



L'ESSAI D'UN BUT.

Les Américains ne se contentent pas de pratiquer tous les sports auxquels les Anglais se livrent. Ils en inventent de nouveaux ! Le dernier-né se nomme le *basket-ball*, littéralement : « la balle au panier ».

Le basket-ball — pour lui laisser son nom d'origine — date à peine de deux ans. Il a été inventé par un professeur de la *Young Men's Christian Association*, une association puissante, qui, comme son nom l'indique, a un caractère religieux très marqué. Dans toutes les villes, les plus importantes comme les plus modestes, il y a une organisation locale ou *branch* de la Y. M. C. A. Des conférences sur des sujets touchant la religion protestante et



PLAN DU JEU.

aussi sur des questions scientifiques et littéraires y sont données. On y trouve généralement une bibliothèque, des salles de réunions et, comme les Anglo-Saxons ne séparent jamais l'éducation de l'esprit de celle du corps, il y a naturellement une piscine de natation et un gymnase. Un jour un professeur, voulant voir les jeunes gens être plus assidus à fréquenter le gymnase, eut l'idée d'y organiser un match de football. Mais jouer au football, fût-ce même au football-Association, dans un gymnase n'est pas très pratique, et il inventa quelque chose qui tenait de ce jeu, en remplaçant les buts par un panier suspendu au mur, dans lequel on devait chercher à loger le ballon. L'essai réussit au delà de toute attente et, rapidement, le nouveau jeu obtint un succès que son fondateur ne prévoyait certainement pas.

UNE PASSE.

On en est arrivé à jouer au basket-ball dans des halls spécialement construits dans ce but et devant des milliers de spectateurs. Tous les grands clubs athlétiques, le New-York A. C., le Knickerbocker A. C., le Saint-George A. C., ont des équipes. Tous les collèges, toutes les universités le pratiquent, jusqu'aux élèves de l'école des Sourds-Muets de New-York qui s'y adonnent ! Des championnats interscolaires, interuniversités, interclubs ont été créés; bref un sport, inconnu il y a deux ans, est aujourd'hui en pleine vogue. Comme le public y a pris goût et que de belles recettes sont faites lors des matches sensationnels, il y a déjà des joueurs professionnels de basket-ball.

LE BALLON MIS EN JEU.

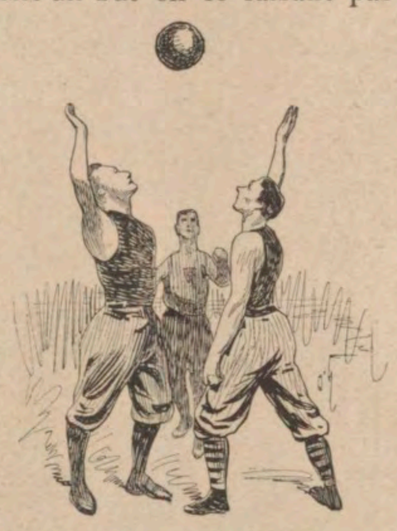
Voici, sommairement expliquées, les règles du jeu ; elles sont, du reste, fort simples :

On joue au basket-ball dans une salle de gymnastique ou dans un hall qui doit avoir au minimum 15 mètres de longueur sur 6 mètres de largeur. Aux deux extrémités, un panier ou *basket* est fixé au mur à une hauteur de 3 mètres. On trace sur le sol, au-dessous de chaque panier, un rectangle de 4 m. 50 de longueur et de 2 mètres de largeur.

UN DRIBBLING.

Les équipes sont composées le plus généralement de six joueurs, deux arrières, deux avants et deux centres. Un arbitre, muni d'un sifflet pour signaler les fautes et arrêter le jeu, juge la partie. C'est lui qui, au début du match, met le ballon en jeu en le lançant en l'air.

Il s'agit tout simplement de faire entrer le ballon — qui a les dimensions d'un ballon d'Association — dans le panier. Comme, au football-Association, on réussit un but en le faisant passer entre les poteaux des buts ennemis.



JOUEURS RECEVANT LE BALLON.

Les joueurs n'ont pas le droit de faire plus de trois pas sans faire rebondir le ballon sur le sol, les passes sont autorisées, il est interdit de se servir des pieds et du poing pour frapper le ballon, on ne peut le frapper que la paume de la main ouverte. Enfin on ne doit saisir un joueur par aucune partie du corps. Au cas d'infraction à une de ces règles, le camp lésé a droit à un coup franc.

Le joueur qui le tente se place en face du panier sur le plus petit côté du rectangle tracé sur le sol et tâche d'y faire entrer le ballon. S'il réussit, son camp compte un point. Tout autre but — c'est-à-dire tout autre logement du ballon dans le panier — fait au cours de la partie compte deux points. Après chaque but, le ballon est remis en jeu comme au début du match.

Un match se joue le plus ordinairement vingt minutes dans chaque camp avec une mi-temps de cinq minutes. Tel est le basket-ball ; il demande une agilité et une souplesse peu communes pour être bien joué et donne lieu à d'intéressantes et courtoises luttes

Peu connu en France, il n'a été encore pratiqué à Paris qu'au gymnase que l'Union chrétienne de jeunes gens possède rue de Trévise.

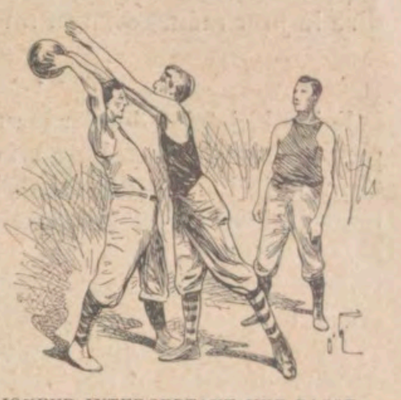
J'ai récemment — le 29 avril dernier — assisté au match de championnat qui s'y est joué. J'ai pris un vif plaisir à la partie, qui a été très animée. Des deux équipes en présence — elles comptaient dans leurs rangs trois footballeurs connus de clubs de l'U. S. F. S. A., — l'équipe noire, qui avait l'avantage de la grande taille de certains de ses membres, a fait preuve d'une incontestable supériorité et a gagné facilement par 6 buts (Marschal 1, Richards 4, Lesur 1) contre rien à l'équipe blanche.

UN ARRÊT.

Les équipes étaient ainsi composées :

Equipe noire. — Arrières : Bideleux, Aldebert. Centres : Paccard (cap.), Marshal. Avants : Lesur, Richards.

Equipe blanche. — Arrières : Ladoubée, Robertson. Centres : Civet (cap.), Greiner. Avants : Cortalb, Kerchow.



JOUEUR INTERCEPTANT UNE PASSE.

En somme le basket-ball constitue, pour les athlètes désireux de continuer leur entraînement lorsqu'en hiver il est impossible de se livrer aux jeux de plein air, un excellent sport d'intérieur. Obtiendra-t-il en France le même succès qu'en Amérique ? Je ne le crois pas, et ce pour l'unique raison qu'il est très difficile de trouver un local clos assez vaste pour pouvoir s'y livrer, étant donné que les clubs athlétiques français n'ont le plus généralement que des ressources financières très limitées.

PAUL FIELD.

UNE MÊLÉE.

Nous informons nos lecteurs et nos abonnés qui font de la photographie, que nous nous ferons un plaisir de publier leurs vues sportives, quand elles présenteront un intérêt pour les lecteurs de LA VIE AU GRAND AIR. Prière de nous envoyer les épreuves à plat, entre deux cartons.

(Phot. Panajou frères.)

LE TRAIN AUTOMOBILE POUR BÉBÉS. (Voir p. 50.)

Bordeaux-Paris

MILLS
(1891)

STÉPHANE
(1892)

COTTEREAU
(1893)

Il est convenu de considérer la course de bicyclettes de Bordeaux-Paris comme une sorte de Derby vélocipédique. Elle n'a pourtant de commun avec l'épreuve de Chantilly que l'époque à laquelle elle se court. C'est en mai que se dispute, en effet, le plus ancien des events cyclistes. La date choisie est celle du samedi de ce mois qui coïncide avec la pleine lune. De cette façon les concurrents ont, pour les éclairer, l'astre de nuit et, lorsque les nuages n'obscurcissent pas le ciel, ils peuvent s'élancer sur la route aussi vite qu'en plein jour. Cette année le départ a lieu à Bordeaux le samedi 14 mai, c'est-à-dire le jour même où ce numéro sera mis en vente.

***

Faire l'histoire de Bordeaux-Paris, c'est faire un peu celle de la bicyclette en ces dernières années. Comme je l'ai dit plus haut, le merveilleux instrument qui venait de succéder au grand bicycle était assez ignoré de la plupart lorsque le Véloce-Club-Bordelais (depuis longtemps disparu) eut l'idée de créer une épreuve cycliste de longue haleine à l'instar de celles qui, depuis de longues années déjà, se disputaient en Angleterre.

Il choisit Paris comme but final et confia le soin d'organisation de la course à Jiel-Laval, un coureur méridional déjà célèbre par ses records en tricycle, et qui le devint davantage dans sa lutte mémorable contre Charles Terront lors de la course de Paris-Brest et retour (septembre 1891).

Jiel-Laval participa d'ailleurs lui-même à cette première épreuve de Bordeaux (mai 1891). Il ne réussit qu'à se classer cinquième, finissant au premier rang des coureurs français. Mais les quatre premiers, Mills, Holbein, Edge et Bates, tous les quatre étaient Anglais. Cette supériorité écrasante provenait à la fois de l'expérience qu'avaient ces coureurs de ce genre d'épreuve et du degré de préparation qu'ils étaient parvenus à atteindre.

JIEL-LAVAL, LE FONDATEUR DE LA COURSE.

Pourtant le premier, G.-P. Mills, était certainement un homme de tout premier ordre. Si l'on songe que son temps de 26 h. 34 m. 56 s. fut atteint avec le seul secours de quelques-uns de ses compatriotes et de Charles Terront qui l'entraînaient de temps à autre à bicyclette, on conviendra que cette prouesse équivaut bien à celle qu'accomplit Rivierre en six heures de moins, mais tiré, la moitié du parcours durant, par une automobile ! Cependant, le temps de Mills fut battu l'année suivante par Stéphane, qui fut admirablement soigné par Fred de Civry, un ancien champion lui-même.

Voici, du reste, les résultats succincts des sept épreuves de Bordeaux-Paris :

1891. — 1er G.-P. Mills (Anglais), en 26 h. 34 m. 57 s.; 2e Holbein (Anglais).
1892. — 1er Stéphane (Français), en 25 h. 37 m.; 2e Vigneaux (Français).
1893. — 1er Cottereau (Français), en 26 h. 4 m. 52 s. 2/5; 2e Stéphane (Français).

(Phot. Panajou.)

RIVIERRE MEYER FOUREAU CORDANG
BORDEAUX-PARIS RÉTROSPECTIF : LE DÉPART DE 1897.

1894. — 1er Lesna (Suisse), en 25 h. 11 m. 7 s.; 2e Lucas (Anglais).
1895. — Catég. des profession. : 1er Meyer (Danois). Catég. des amat. : 1er Gerger (Autrichien).
1896. — 1er Arthur Linton (Anglais) et Rivierre (Français), en 21 h. 17 m. 18 s. Ces deux coureurs furent classés *dead-heat*, bien que Linton ait atteint le premier l'arrivée. Mais on tint compte d'une erreur de parcours faite par ce dernier.
1897. — 1er Rivierre (Français), en 20 h. 36 m. 46 s.; 2e Cordang (Hollandais).

***

J'ai parlé plus haut du pittoresque de la course. Elle est fertile en incidents et je vais raconter ici, à son sujet, deux ou trois anecdotes que je garantis authentiques.

Le doyen — à tous les points de vue — du Derby vélocipédique est le père Rousset, un Bordelais qui le dispute tous les ans depuis sa fondation et qui vient d'entrer dans sa soixante-quatrième année. Condamné à quarante-cinq ans pour maladie de cœur, le père Rousset se porte maintenant comme le Pont-Neuf et se remettra en route cette année. Chaque fois, il réduit son temps de quelques heures, et cela sans se faire de bile ni forcer son tempérament.

Qu'on en juge : en 1893 l'excellent homme se trouvait aux environs de Blois, lorsque son pneumatique creva de telle façon qu'il lui fut impossible de le réparer. Que fit le père Rousset ? Il télégraphia à Bordeaux de lui envoyer à Blois un pneumatique de rechange. Et puis, en attendant l'arrivée de ce dernier, il alla tranquillement pêcher à la ligne. Une fois la réparation faite — c'est-à-dire vingt-quatre heures plus tard, — il reprit son chemin et parvint à signer au contrôle de la Porte-Maillot avant l'expiration du délai qui était à ce moment-là de soixante-douze heures.

L'an dernier M. Rousset couvrit, sur la piste de Bordeaux, dans un essai de record de 24 heures sans entraîneurs, plus de 500 kilomètres. A soixante-trois ans je souhaite d'en faire seulement le cinquième.

En 1893, la lutte de Cottereau contre Stéphane fut terrible. Stéphane, coureur de fond, avait déjà remporté l'épreuve l'année précédente. Cottereau n'avait participé jusque-là qu'à des épreuves de pure vitesse, et il semblait impossible qu'il pût terminer le parcours. Seul feu de Civry (le sportsman le plus complet que j'aie jamais connu) ne désespérait pas d'amener l'homme au *winning-post*.

LESNA
(1894)

MEYER
(1895)

A. LINTON
(1896)

RIVIERRE
(1896-97)

A cet effet, il suivait la course en train spécial allant soigner et encourager son « poulain » dans les principaux contrôles. Cependant, à Tours, de Civry commença lui-même à douter du succès. Cottereau, plus mort que vivant, venait de tomber comme une masse de sa machine, tandis que Stéphane paraissait au contraire très frais. Ce dernier

(Phot. Beau.)

L'ARRIVÉE DE RIVIERRE EN 1897.

repartit presque aussitôt laissant son rival dans les mains des masseurs qui essayaient de le ranimer. La partie semblait irrémédiablement perdue, d'autant que Stéphane faisait tout son possible pour gagner du terrain. Alors l'on vit Médinger, cet autre coureur célèbre, mort aussi depuis dans de dramatiques circonstances (Médinger fut tué par sa femme dans un accès de jalousie), on vit Médinger, dis je, monter en machine sur l'ordre de de Civry et s'élancer à son tour dans la nuit noire à la poursuite de Stéphane, qu'il ne tarda pas à rejoindre. Et Médinger, de s'écrier à haute voix comme s'il n'était pas seul :

— Allons, mon vieux Cottereau, tu as fini par rejoindre Stéphane. Tu vois bien, ce n'est pas plus difficile que cela. A présent tu es sûr de ne plus être lâché.

Pris à ce piège, et démoralisé par l'inutilité de son effort, Stéphane ralentit considérablement l'allure, ce qui permit effectivement à Cottereau, que l'on était parvenu, je ne sais comment, à remettre sur sa bicyclette, de rejoindre. Le lendemain, à l'arrivée, Cottereau battait Stéphane d'une roue sur le poteau !

Par exemple les courses sur route sont sujettes à caution et prêtent à la supercherie. Je m'étais rendu une année en haut d'une côte assez dure à à monter. Je voulais — l'instinct de férocité perce toujours chez l'homme, — jouir du spectacle de ces hommes vannés en proie aux difficultés d'une ascension pénible. Or, quelle ne fut pas ma surprise lorsque j'aperçus X... (je m'en voudrais de le nommer et d'ailleurs il y a prescription) tranquillement assis sur sa bicyclette, soutenu aux épaules par deux vigoureux gaillards qui pédalaient à ses côtés. Quant à son guidon il était garni aux deux extrémités par deux ficelles reliées à la selle d'un tandem qui précédait à quelque dix mètres. Emmené de la sorte, X... grimpait la côte sans fatigue à une vitesse de 25 kilomètres à l'heure. Ce groupe passa sans m'apercevoir, et je fis également comme si je ne l'avais pas vu. Cependant des bruits de tricherie circulèrent avec insistance et mon bonhomme eut un moment le trac de ne pas être maintenu dans sa place de premier. Ce qui m'empêcha de le dénoncer, c'est la conviction que ses antagonistes avaient usé d'un procédé semblable. C'était ce que l'on appelait la « corde et la tire ». Les revuistes ne manquèrent pas de s'emparer de l'incident, et en firent des couplets.

***

Aujourd'hui, la façon de courir est peut-être plus honnête sans que le mérite de la performance soit plus grand. L'entraînement par des voitures automobiles est tout à fait fâcheux. On n'aurait pas dû l'autoriser et il tuera tôt ou tard la course sur route en la ridiculisant. Il est, en effet, prouvé que l'homme qui suit un caisson de voiture est littéralement aspiré par cette dernière. La chose est vraie tout au moins en palier et dans les côtes. Mais dans les descentes, il faut que le conducteur de la voiture modère sa vitesse, car celle-ci pouvant atteindre 60, 70, voire même 80 kilomètres à l'heure, le coureur serait obligé de tourner les jambes trop vite pour suivre et cette précipitation lui enlèverait le souffle pour continuer. Ainsi la chose peut très bien se produire dans l'épreuve qui se court aujourd'hui. Peut-être verra-t-on un homme tiré par des automobiles, vanné avant la fin. Il ne faudra pas en conclure que le système n'est pas efficace, mais bien que les « chauffeurs » ont agi en fous, et se sont livrés entre eux à une chasse terrible, sans se soucier des coureurs qu'ils s'étaient chargés d'entrainer.

LE PÈRE ROUSSET, LE VÉTÉRAN DE LA COURSE.

Du reste, le nombre des partants diminue chaque année. Il fut de 38 en 1891, et s'éleva à 106 en 1894 pour tomber à 23 l'année dernière. Cette année, il n'atteindra pas ce chiffre. Aussi Bordeaux-Paris cycliste se court-il peut-être pour l'une des dernières fois.

Mentionnons l'itinéraire :

Le départ a lieu à Bordeaux à l'endroit dit des « Quatre-Pavillons », en face la propriété de M. Journu, un sportsman des plus connus. Voici quels sont les principaux points du parcours :

Libourne.....	25	kilomètres.
Angoulême.....	127	—
Poitiers.....	235	—
Châtellerault.....	268	—
Tours.....	339	—
Blois.....	398	—
Orléans.....	455	—
Etampes.....	519	—
Limours.....	551	—
St-Remy-les-Chrev.	560	—
Versailles.....	573	—
Paris	591	—

Le grand favori de la course est, au moment où j'écris ces lignes, Rivierre, vainqueur de l'épreuve en 1896 et en 1897.

Rivierre est un homme de trente-sept ans, admirablement doué pour les exercices d'endurance. Très sec, maigre même, il est long à se mettre sur ses jambes et a gagné toutes ses courses après avoir eu du retard jusqu'à mi-chemin. Le coureur est doublé d'un homme de valeur. Ingénieur, Rivierre dirigeait encore dernièrement le journal de métallurgie, intitulé *le Forgeron*.

Garin, à qui l'on accorde également une grande chance, est le vainqueur de Paris-Roubaix en 1896 et 1897.

(Phot. Beau.)

RIVIERRE APRÈS L'ARRIVÉE EN 1897.

Mais cet article est long et je suis obligé de conclure. Lorsque la course de Bordeaux-Paris ne sera plus qu'un souvenir, nous serons contents de nous la remémorer, ne serait-ce que pour prouver à nos enfants que nous avons cyclé avant eux.

G. DE LAFRETÉ.

La Mode sportive

Voici à mon avis les costumes de sport les plus séants et les plus pratiques.

Costume de route en corkscrew gris, beige ou biche, pantalon-jupe, chemisette en flanelle, cravate staksen piqué blanc, jaquette à basque ronde fermée par un seul bouton. Bas assortis au costume de nuance plus sombre; bottines ou souliers en cuir fauve. Chapeau marin en paille mordorée ou beige avec bandeau de calotte et nœud de velours noir à pois blancs, de côté touffe de cerises; voi- lette assortie. Gants de castor.

Costume élégant pour le bois en covert-coat avec la jupe qui, par sa coupe et une très simple et très ingénieuse combinaison semble être fendue, ainsi que mes lectrices peuvent en juger par la figurine 1 et 2 ci-dessus, jaquette veste, chemisette en soie souple ou gilet ajusté en piquet avec cravate stocks assortie; chapeau tricorne en paille castor torsadée de satin so-

MODÈLE VIOLA.

leil de même ton, chou de côté traversé daim. Bas assortis avec baguettes brodées, bottines lacées en chevreau naturel.

Ces deux costumes, ravissants tout bonnement sont l'œuvre de Viola, le tailleur sportif qui a pris rapidement le premier rang parmi les maîtres de la mode parisienne. Ce succès est tout naturel; car tout ce qui sort des ateliers Viola est d'une distinction parfaite.

Mais il est temps de passer à ces messieurs. Voici pour un *costume de route* : veston assez ajusté, aux coins arrondis devant; culotte courte pas trop large en Friis irlandais, étoffe tissée à la main réunissant toutes les qualités d'hygiène, de souplesse et de légèreté indispensable à ce genre de sport. Casquette de même tissu; bas écossais, souliers en cuir fauve; gants en peau tannée française.

MODÈLE STRÖM.

Le *costume habillé*, pour le bois, se fait en côte cheval d'un joli ton gris ou beige velouté, pour le veston : la culotte, différente, est en quadrillé de nuance claire et le gilet en grosse toile unie ou en piqué de couleur pointillé de blanc. Bas foncés; souliers ou bottines en cuir russe naturel. Chapeau canotier, gants blancs en peau de daim. Ces créations inédites, d'une coupe aussi savante qu'impeccable, sont l'œuvre de Ström et fils, les tailleurs scandinavessi renommés parmi nos élégants gentlemen du Tout-Paris mondain. Puisque le nom de ces tailleurs émérites arrive sous ma plume, j'en profite pour les présenter à nos lecteurs. Le père est un vénérable patriarche arrivé à Paris il y a un demi-siècle comme simple ouvrier. Il a élevé seize enfants dont il a fait seize bons Français pleins d'amour pour leur patrie d'adoption et seize artistes, chacun dans un art différent.

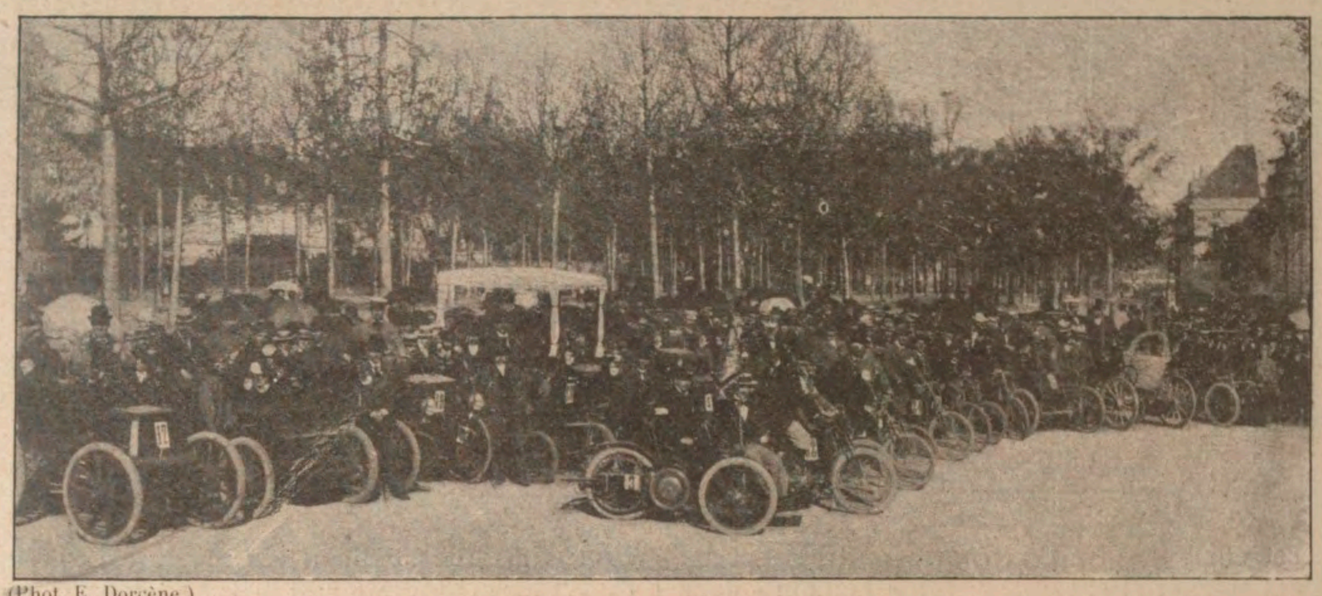
Les deux fils qui dirigent avec le patriarche la maison de la chaussée d'Antin sont des esprits inventifs, originaux et des créateurs hors ligne, qui ont su faire de leur maison l'une des premières parmi les mieux cotées, pour tout ce qui concerne les modes et les élégances masculines.

En terminant cette première causerie, j'imagine avoir bien mérité de mes nouveaux lecteurs en leur signalant ces deux personnalités d'un réel mérite : M. Viola 2, rue de Castiglione, pour les dames, et MM. Ström et fils, 16, chaussée d'Antin, pour les messieurs,

VICOMTESSE DE RÉVILLE.

LA CATASTROPHE DE PÉRIGUEUX

L'émotion produite par le terrible accident survenu au cours de la course Périgueux-Mussidan — qui s'annonçait cependant comme devant propager glorieusement l'idée automobile dans cette partie de la France — est loin d'être calmée.



(Phot. E. Dorcène.)

A PÉRIGUEUX : SUR LA PLACE TOURNY.

Tous les journaux ont donné sur ce funèbre épisode des détails circonstanciés. Nous n'avons donc pas besoin de dire à notre tour, comment les choses se sont passées. Bornons-nous à envoyer aux familles des victimes nos plus respectueux sentiments de condoléances et à enregistrer les protestations de certains de nos confrères au sujet des courses de vitesse sur route qui, d'après eux ne prouveraient pas grand'chose et n'auraient d'autre but que de vaines glorioles et d'inutiles trophées.

M. le comte de la Valette, secrétaire-technique de l'Automobile-Club et qui s'est toujours montré l'adversaire des courses sur route et des allures outrancières, a écrit du reste sur ce sujet, dans le *Vélo*, un article qui a été très discuté. Il se demandait si l'A. C. F. ne manquait pas à ses devoirs de Société d'Encouragement, en favorisant de ses diplômes et de ses médailles ces entreprises par trop hasardeuses que sont devenues les courses d'automobiles. Toutes les opinions sont respectables.

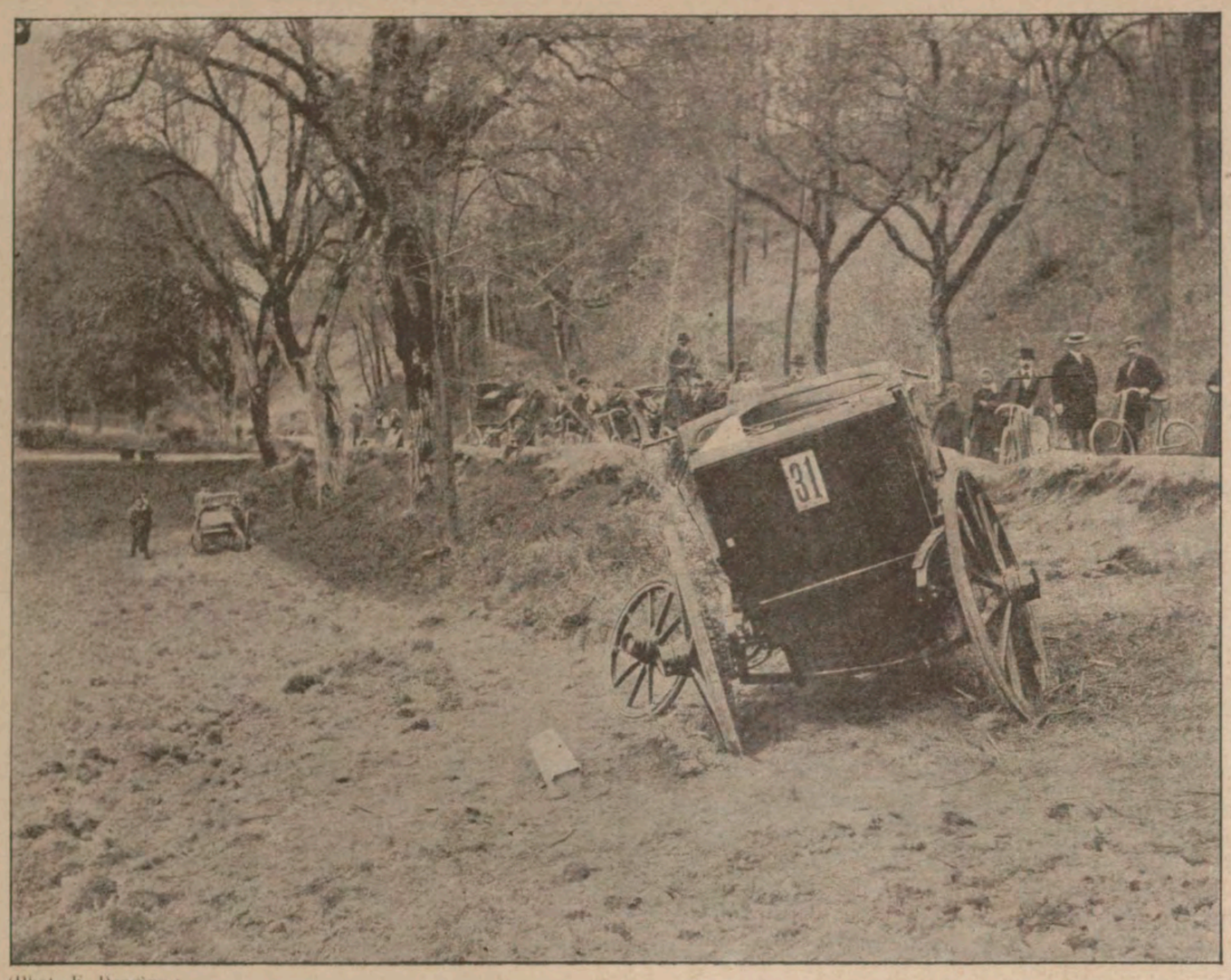
(Phot. E. Dorcène.)

LE DÉPART.

Il est certain que les organisateurs futurs de ces *events* y regarderont maintenant à deux fois avant

(Phot. E. Dorcène.)

M. LE MARQUIS DE MONTAIGNAC ET M. HÉZARD, SON MÉCANICIEN.



(Phot. E. Dorcène.)

LA VOITURE DE M. DE MONTAIGNAC APRÈS L'ACCIDENT.

de prendre la responsabilité de semblables catastrophes.

... Nous avons cru intéressant de reproduire plusieurs photographies se rapportant à la course Périgueux-Mussidan et à son issue fatale. Notre dévoué correspondant de Périgueux, M. Soymier, secrétaire du Véloce-Club Périgourdin, auquel nous avions demandé avant la course — et sans nous douter de ce qui s'y passerait — d'en faire prendre les différentes péripéties, a fort habilement dirigé les opérations de l'excellent photographe dont nous publions aujourd'hui les envois.

M. le marquis de Montaignac et son mécanicien Hézard ont été pris au moment du départ; le marquis a sa pipe à la bouche, suivant son habitude. On voit également M. de Montaignac et son domestique dans la vue d'ensemble prise avant le départ, sur la place. On les revoit encore sur la route, après le départ.

Enfin, notre correspondant a fait prendre le ravin dans lequel les voitures de MM. de Montaignac et de Montariol ont roulé si malencontreusement. Le n° 31 représente le phaéton de M. de Montaignac; l'autre voiturette est le cabriolet de M. de Montariol, qui, on le sait, a pu sauter à temps sur la route et éviter ainsi l'accident.

P. L.

(Phot. E. Dorcène.)

LA VOITURE DE M. DE MONTARIOL APRÈS L'ACCIDENT.

NOS COURSES DE PATINS-BICYCLETTES

Nous republions, sur la demande de plusieurs patineurs, le règlement de ces courses :

ART. I. — Les courses auront lieu autour de Longchamp dans la matinée du dimanche 19 juin.

ART. II. — Elles auront lieu sous les règlements de l'Union des sociétés françaises de sports athlétiques, c'est-à-dire que nul ne pourra y prendre part s'il n'est reconnu amateur par cette fédération.

ART. III. — Les épreuves se décomposeront comme suit :

A. *Championnat de vitesse, 300 mètres.*
B. *Handicap sur un tour de Longchamp.*
C. *Championnat de fond, deux tours de Longchamp.*
D. *Course mixte, (c'est-à-dire que les concurrents pourront se faire tirer, soit au moyen d'une corde, soit avec le secours d'une canne, par des équipes de tandem ou de triplettes).*

(Phot. E. Dorcène.)

PÉRIGUEUX-MUSSIDAN. — M. LEYS, LE GAGNANT.

ART. IV. — Mille francs de prix en objets d'art seront décernés.

ART. V. — Il ne sera pas perçu de droit d'entrée.

ART. VI. — Les engagements sont reçus dès aujourd'hui et seront clos le 15 juin à minuit. Prière d'indiquer la ou les courses dans lesquelles on désirera s'engager.

ART. VII. — Le comité sera choisi parmi les membres de l'U. S. F. S. A. et de la presse sportive.

***

Nous avons déjà reçu quelques engagements.

P. L.

Le cinquième numéro de

LA VIE AU GRAND AIR

Paraîtra le 1er Juin

NOS MOTOCYCLISTES

Le Critérium des mototocyles que *le Vélo* vient d'organiser avec un vif succès le jeudi 28 avril, sur la route d'Étampes à Chartres, a ramené exclusivement, pour un moment l'attention sur ces légers véhicules, si pratiques, si commodes et, en même temps, ils viennent de le prouver une fois de plus, si rapides et si sûrs.

Si rapides, car M Léon Bollée, sur une voiturette de sa fabrication, vient de parcourir les 100 kilomètres de l'épreuve en

(Phot. Beau.)

M. BOLLÉE AVANT LE DÉPART.

1 heure 57 min. 49 sec. 3/5, soit 51 kilomètres à l'heure; si sûrs, car aucun accident n'est venu jeter son ombre sur le succès de la course.

Le motocycle n'est pas, à proprement parler, et comme son nom semblerait l'indiquer, un cycle pourvu d'un moteur. On classe généralement aujourd'hui sous ce nom des véhicules qui, comme les voiturettes Bollée, n'ont aucun rapport avec un cycle. Un motocycle est une voiture automobile n'ayant pas deux places de front et ne dépassant pas 200 kilos.

Cette dernière clause a même fait disqualifier le vainqueur du Critérium, M. Léon Bollée, dont la voiturette, de par l'adjonction d'un second cylindre, atteignait 220 kilogrammes. Cette disqualification a paru fort peu émouvoir M. Léon Bollée. La première place revenait donc à M. Wilfrid, sur voiturette Bollée à un seul cylindre en 2 heures 20 min. 53 sec. M. Wilfrid est un ouvrier de la Société des Voiturettes Bollée; il a la spécialité de balader les amateurs. Espérons qu'il ne les balade pas à cette allure.

Wilfrid, de son vrai nom Alfred Lavezzé a été ramené du Portugal par M. Chauveau, et du Portugais il a le flegme incroyable, la tranquillité froide, qualité essentielle d'un bon chauffeur. Il y a un proverbe portugais qui dit: Quand le bâton va et vient, les côtes se reposent. Wilfrid se repose certainement entre deux embardées où il pourrait laisser sa vie.

(Phot. Beau.)

LE DÉPART.

Dans la pratique on classe pour le moment les motocycles en trois catégories :

1° La voiturette Bollée, à moteur Bollée avec deux roues à l'avant, une à l'arrière — poids moyen 170 kilogrammes;

2° Le tricycle de Dion à moteur de Dion-Bouton, analogue comme aspect à un tricycle ordinaire — poids moyen 75 kilogrammes;

3° La bicyclette à pétrole de types divers et en général à moteur de Dion.

La force moyenne du moteur d'une voiturette Bollée est de trois chevaux. La voiturette de course a quatre chevaux (on appelle cheval une énergie capable d'élever 75 kilogrammes à 1 mètre en une seconde). Le tri de Dion a commencé par 3/4 de cheval pour arriver au type classique de promenade d'un cheval 1/4; le tri de course a un cheval 3/4. Les bicyclettes ont des moteurs d'un cheval à deux chevaux.

***

Le motocyle, qui est comme le pont-levis réunissant l'industrie du cycle à celle de l'automobile, est l'un des plus curieux instruments par son histoire et par son avenir.

Il fut l'un des premiers des véhicules automobiles à se dégager et à chercher sa voie. Il fut le dernier à la trouver. En revanche il tient nettement la tête aujourd'hui. Démocratique, bon marché, sinon encore populaire, il dame le pion à la voiture chère et convertit toutes les classes. Il est aussi l'un des instruments les plus simples, les plus

(Phot. Beau.)

LE DÉPART.

robustes et les plus pratiques. C'est, avec son bon marché, le secret de son succès.

Il ne date pas d'hier pourtant. Et, tout comme la grosse voiture, il a, au début, cherché sa voie vers la vapeur, avant de la trouver dans le moteur à essence. Plus encore que la voiture d'ailleurs, il a profité de cette substitution, car il vit avant tout de légèreté plus que de force.

En 1873, M. Stapfer construisait l'ancêtre, un informe tri à vapeur, et, en 1877, puis en 1880, M. Palmers de Groote, un Belge, construisait le premier tricycle qui ait à peu près marché, et dont l'inélégante silhouette ferait s'esclaffer nos élégants qui ont remplacé le tour au bois à cheval par la balade à motocycle. Ce tricycle rudimentaire avait un moteur à vapeur d'un cheval, à deux cylindres. La transmission se faisait à l'avant, et le bizarre instrument faisait gaillardement du 15 à l'heure sur la route. Rappelons qu'aujourd'hui le 25 est considéré comme une allure de grand-père.

Les tris à pétrole actuel furent précédés de monstres à peu près analogues, tris à vapeur qui sortirent des ateliers vers 1887 et sur lequel nos élégants cavaliers de l'essence auraient fait triste figure.

Ce furent pourtant en leur temps des phénomènes.

Passons vite, d'ailleurs, sur cette histoire. Arrivons aux temps présents. Ces deux dernières années la lutte n'est plus entre la vapeur et l'essence, mais, dans la seconde catégorie, entre tricycles et voiturettes, l'un et l'autre prenant tour à tour l'avantage dans de véritables luttes sportives.

(Phot. Beau.)

M. BOLLÉE (100 kil. en 1 h. 57 m.).

La bicyclette à pétrole, qui les avait précédés sans succès, revient aujourd'hui sur l'eau et affiche la prétention de les mettre d'accord, au point de vue de la vitesse, plus que du confortable; elle n'en est d'ailleurs encore qu'aux prétentions.

***

Récapitulons brièvement les principales annales sportives du motocycle, car la course d'aujourd'hui est loin d'être la première du genre, et le motocycle a de glorieux états de service.

La première grande épreuve qui vit se mettre en ligne les motocycles fut, si je ne m'abuse, la célèbre course Paris-Bordeaux-Paris, qu'enleva de loin et après 50 heures de lutte, le regretté M. Levassor, conduisant la voiture qu'il avait construite, et dont les engrenages étaient, chose curieuse en *bois des îles*. Les motocycles n'y furent représentés que par des bicyclettes et brillèrent peu.

Quatre bicyclettes prenaient part à cette course du 11 juin 1895. Une à vapeur, dernier type, 3 à pétrole dont la bicyclette Millet, la bicyclette Brien, et la fameuse Wolfmuller de Duncan et Suberbie, un moment la reine du jour. *Sic transit gloria mundi.*

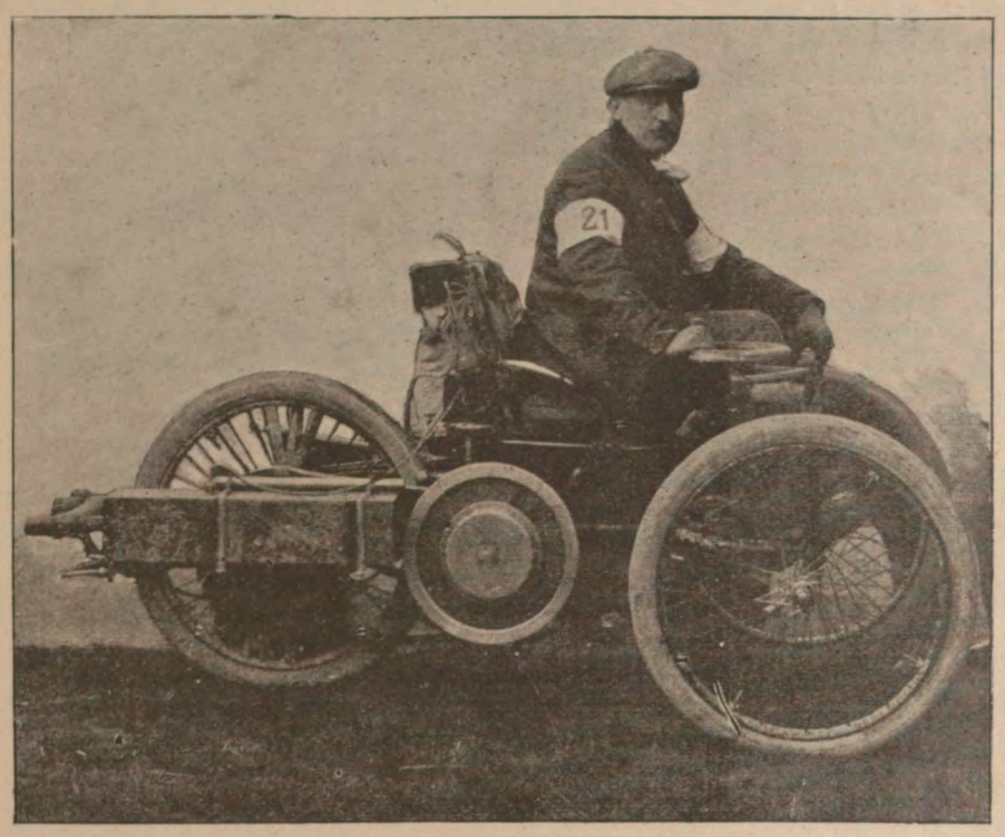
La bicyclette à vapeur de M. Marc Létang tomba avant d'arriver au départ à Versailles. Celle de M. Brien abandonna à St-Rémy (14 kilomètres). Celle de M. Millet alla jusqu'à Etampes et fit même le parcours (54 kilomètres) en 3 h. 8 m. Temps phénoménal.

Mais la grande triomphatrice — tout est relatif ici — fut la Wolfmuller, qui alla à Tours et même à Poitiers (446 kilomètres) en 31 heures.

Après Poitiers, la Wolfmuller s'enfonça dans des ténèbres historiques. Elle plonge dans la nuit. Bordeaux ne la vit qu'au bout de 47 heures. Pen-

dant ce temps, M. Levassor était presque de retour à Paris!

Ce n'étaient donc pas de bien fameux débuts. Heureusement pour l'honneur du motocyle les trois roues allaient venir au secours des deux roues. Cette fin de 1895 voyait éclore le type pratique de la Bollée et du tri de Dion. Et ceux-ci se multipliaient à tel point qu'en 1896 avant la grande course Paris-Marseille-Paris, l'Automobile-Club de France organisait la première course réservée aux motocycles, aïeule du *Critérium*, du *Vélo*, et de la *Coupe*, de la *France Automobile*, la course Paris-Mantes et retour.



(Phot. Beau.)

M. WILFRID.

Le gagnant, sur voiturette de la « Société anonyme des voiturettes Bollée » munie de pneumatiques *Michelin*.

Une pluie diluvienne la favorisa tout comme les critériums! 7 trois-roues partirent, 1 Bollée et 6 tricycles et 1 bicyclette la Wolfmuller montée par le coureur Huzelstein.

Quatre tricycles finirent avec la Bollée. La bicyclette disparut. Le premier arrivé fut Chevalier sur tricycle, couvrant les 116 kilomètres en 4 h. 10 m. 37 s.

Quel progrès depuis! La voiturette montée par M. Chauveau, le directeur actuel de la société des voiturettes Bollée, mit 3 h. 16 m. 45 s., après plusieurs incidents dans lesquels M. Chauveau se révéla chauffeur émérite.

Cette course marqua entre autres débuts ceux de Charron, l'ex-champion du cycle converti au pétrole, qui depuis ne rate plus une course de motocyles.

(Phot. Beau.)

MLLE LÉA LEMOINE, GAGNANTE DU CHAMPIONNAT DES CHAUFFEUSES DE 1897.

* * *

Mais la grande épreuve qui décida du succès des motocycles fut Paris-Marseille et retour, courue par étapes en fin septembre 1896.

Le premier jour, Paris-Auxerre, ce furent 3 motocycles qui arrivèrent en tête. Et la voiturette montée par Léon Bollée, le triomphateur du dernier critérium, couvrait les 178 kilomètres en 5 h. 31 m., battant de loin la première voiture (temps : 6 h. 35 m.). Un tricycle et une voiturette prenaient les seconde et troisième places.

Malheureusement dans la 2e journée Auxerre-Dijon, un cyclone mit hors de course les voiturettes qui tenaient la tête et se heurtèrent sur la route à des arbres, des poteaux renversés; M. Bollée faillit y laisser ses os. Cela ne l'a guère refroidi. Les tricycles, restés seuls, n'en continuèrent pas moins la lutte, et ce fut un tricycle monté par Collomb qui arriva le premier au virage de Marseille, en 34 h. 27 m. 31 s. Au retour, il garda encore la place de 3e en 7 h. 1 m. Un autre arriva 5e, un autre 9e. Le tricycle avait fait ses preuves à jamais.

* * *

Aussi ne parlerons-nous que pour mémoire des épreuves suivantes. Le premier critérium des motocycles, organisé par le *Vélo* et couru au début d'avril 1897 à Montgeron, fut gâté par la pluie, et le vainqueur Viet, qui battit Charron d'une roue, mit 3 h. 9 m. pour les 100 kilomètres. Les voiturettes ne s'étaient pas mises en ligne.

Peu après, en juin, les voiturettes prenaient leur revanche dans la Coupe des motocycles organisée par la *France Automobile*, et pour laquelle le baron de Zuylen avait donné un magnifique objet d'art.

(Phot. Beau.)

M. BOLLÉE APRÈS L'ARRIVÉE.

C'était sur 5 tours de 20 kilomètres autour de St-Germain-Poissy. M. Léon Bollée, le grand triomphateur faisait, malgré le mauvais temps, les 100 kilomètres en 2 h. 46 m. 47 s. et gagnait — détail piquant — avec son objet d'art Challenge, un tri de Dion!

Enfin Mme Léa Lemoine devait gagner peu après le championnat des chauffeuses organisé par l'*Echo de Paris* autour de Longchamp.

Dans Paris-Dieppe et Paris-Trouville, Jamin à voiturette enleva la première place aux grosses voitures, et dans cette dernière course établit un record — les 173 kilomètres en 3 h. 48 m. 56. s.

Enfin le 2e *critérium des motocycles* vient d'établir ce record des 100 kilomètres pour tous genres de motocycles :

Voiturettes au-dessus de 200 kilos, 1 h. 57 m. 49 s. 4/5 par M. Léon Bollée.

Voiturette au-dessous de 200 kilos, 2 h. 20 m. 53 s. par Wilfrid.

Tricycles 2 h. 21 m. par Bardin.

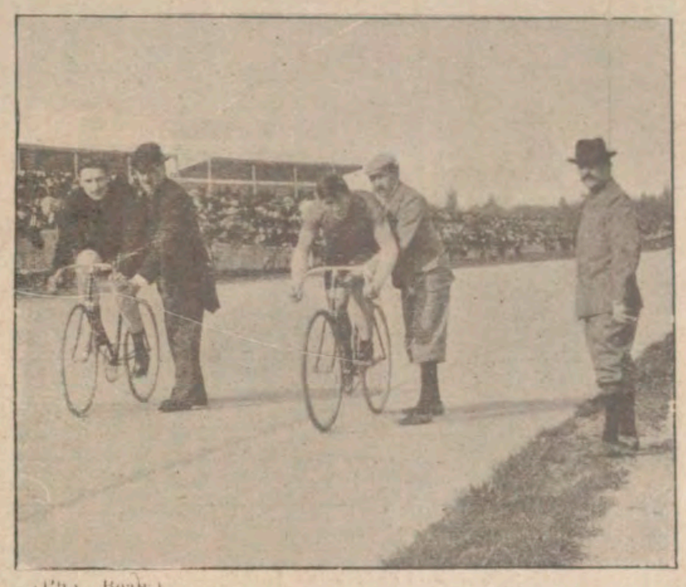
Bicyclette 2 h. 29 m. par Osmont.

G. PRADE.

NOS ILLUSTRATIONS

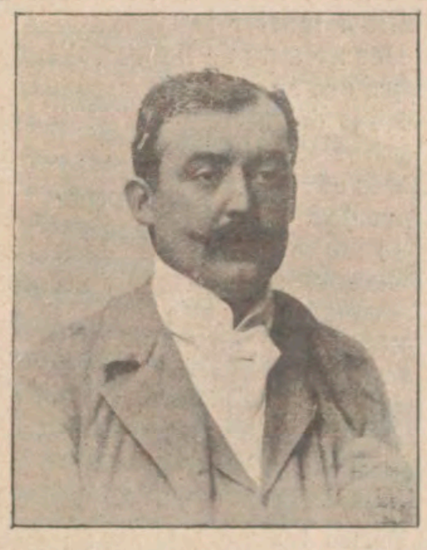
LE MATCH JACQUELIN-BOURRILLON.

Dès qu'on annonce un match entre deux hommes de la valeur d'un Jacquelin ou d'un Bourrillon, il est curieux de voir jusqu'à quel point est enthousiasmé le public qui se rend au Vélodrome, le jour où il se dispute. Le match Jacquelin-Bourrillon suscitait un intérêt tout particulier. Il s'agissait en effet de savoir qui l'emporterait de deux hommes qui ne s'étaient jamais plus rencontrés depuis les Championnats du monde courus il y a deux ans, à Copenhague. Il importait également de savoir qui sortirait vainqueur d'une lutte qui mettait aux prises Jacquelin, champion de France de 1896, et Bourrillon, champion du monde, de la même année, et champion de France de 1897. Tel était le vrai régal sportif que nous offrait le dimanche 24 avril, la direction du Vélodrome du Parc des Princes.



(Phot. Beau.)

LE DÉPART DU MATCH JACQUELIN-BOURRILLON.



M. JOURNU, L'ORGANISATEUR DU CRITÉRIUM DES ENTRAINEURS.

Dans la première manche du match, le favori du public, Jacquelin, arriva premier.

Dans la deuxième manche, Bourrillon prenait sa revanche et se classait premier gagnant par plusieurs longueurs d'avance sur Jacquelin.

(Phot. Prade.)

M. ESCARRAGUEL, PRÉSIDENT D'HONNEUR DE L'AUTOMOBILE BORDELAIS.

Une belle était donc nécessaire. Elle fut courue, et Bourrillon eut les honneurs de la victoire, laissant sur place son adversaire. Bourrillon battit Jacquelin de 15 longueurs environ.

L'ASSAUT D'ARMES DU « FIGARO ».

Notre grand confrère le *Figaro* organise de temps en temps, dans sa salle des fêtes, des séances d'escrime auxquelles tout fervent escrimeur tient à honneur d'assister. La salle des fêtes n'est pas immense, le nombre des places

(Phot. Boisdon.)

L'ASSAUT DU *Figaro* : MM. LE LIEUTENANT CLOLUS ET MAURICE BERNHARDT.

est restreint, ce qui fait que les invitations sont toujours très recherchées.

La dernière réunion avait lieu samedi dernier, à quatre heures, et, après avoir fait une apparition obligatoire au vernissage, on était venu finir la journée au *Figaro*, et admirer de belles phrases d'armes.

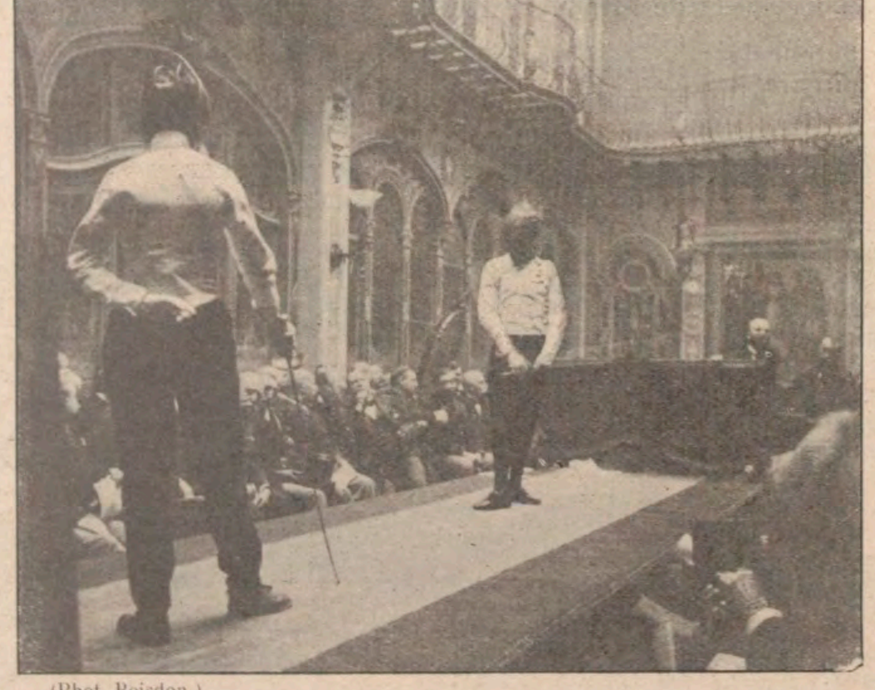
Le programme avait été élaboré par notre confrère Maurice Leudet, qui, escrimeur lui-même, s'entend à merveille à marier les jeux.

Des assauts de fleuret, d'épée et de sabre ont eu lieu.

Nous donnons une photographie de l'assaut d'épée entre le lieutenant Clolus et M. Maurice Bernhardt et une autre de celui entre M. Joseph Renaud et le jeune prévôt Elie Dufraisse.

Ceux-ci sont pris au moment où ils vont se mettre en garde. Dans l'autre cliché, au contraire, le combat est en train. On remarquera que les épées semblent de gros glaives. Cela tient à ce que les deux adversaires donnaient tous deux à leur épée un mouvement de giration continu.

Parmi les spectateurs on distingue : MM. le comte de l'Angle-Beaumanoir, le comte de Lindermann, Ad. Corthey, Régamey, le général Gervais, Maurice Leudet, de Boffa, etc.



(Phot. Boisdon.)

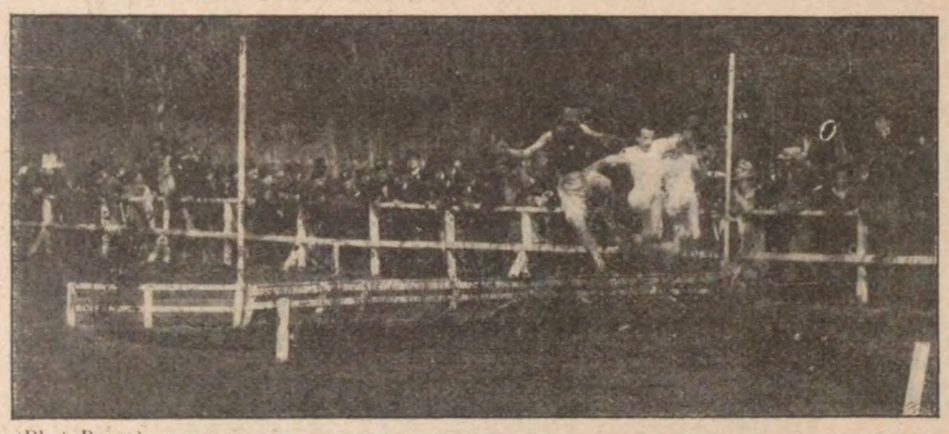
L'ASSAUT DU *Figaro* : MM. JOSEPH RENAUD ET ÉLIE DUFRAISSE.

LA DUCHESSE D'UZÈS BREVETÉE.

La duchesse d'Uzès brevetée ! Mon Dieu oui, brevetée, et conducteur d'automobile encore. Voilà une nouvelle, très véridique, du reste, qui étonnera bien des gens. La duchesse d'Uzès, tout comme un simple chauffeur, a dû passer un examen pour l'obtention de son brevet, et c'est par une belle matinée de ces temps derniers, qu'elle a satisfait aux formalités d'usage. Un ingénieur, envoyé tout spécialement par la préfecture, avait pris place dans le breack automobile, à côté de la duchesse d'Uzès. Cette dernière, qui avait revêtu, pour la circonstance, un costume ma foi très simple, et qui s'était coiffée d'un petit chapeau de feutre noir qu'elle portait incliné sur l'oreille, tenait en main la barre de direction, qu'elle manœuvrait très savamment. Après une suite de virages plus réussis les uns que les autres, dans les allées du Bois de Boulogne, après maints arrêts, tous exécutés au commandement, enfin, après une faufilade inénarrable à travers les piétons et les voitures, la duchesse fut déclarée très apte à remplir les fonctions de conducteur d'automobile, et brevet lui fut décerné.

LE TRAIN AUTOMOBILE POUR BÉBÉS.

On a inauguré dernièrement, au Parc Bordelais, le service d'un petit train automobile pour enfants. Ce service a été organisé par M. Jiel-Laval, à qui la municipalité en a accordé le monopole.



(Phot. Beau.)

LE GRAND STEEPLE NATIONAL : LE SAUT DE LA RIVIÈRE.

Le succès obtenu par ces charmantes voitures a été considérable.

Le petit train, dont il paraît inutile de faire une longue description puisque nous en donnons la photographie, circule les jeudis et dimanches, dans l'après-midi, pour la plus grande joie des enfants.

Des expériences très concluantes ont été faites en présence de M. Pujol, capitaine-officier de paix délégué par le maire.

Le petit train, conduit par Jiel-Laval en personne, a remorqué M. Pujol, sa jeune fille et six personnes adultes, environ 400 kilos, plus le poids du train, deux voitures à 50 kilos et le tracteur de 100 kilos, soit, au total, le poids approximatif de 600 kilos, à une allure de 12 kilomètres à l'heure, avec la plus grande facilité.

Toutes les précautions désirables seront prises pour éviter les accidents ; la vitesse sera réglée à 10 kilomètres à l'heure.

(Phot. Beau.)

LE LANCEMENT DU DISQUE PAR GONTIER.

LE GRAND STEEPLE CHASE NATIONAL.

Un temps merveilleux a favorisé, le dimanche 24 avril dernier, la première des grandes réunions athlétiques donnée sur la piste du Racing-Club de France au bois de Boulogne. L'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques faisait courir pour la dixième fois son Grand Steeple Chase National sur une distance de 4000 mètres. Les douze coureurs engagés ont pris part à la course, mais deux d'entre eux avaient seuls des chances. Au bout de 2000 mètres il ne restait plus en course que Dupré et Freeman de l'Union Athlétique du 1er Arrondissement et Genet du Racing-Club de France... Une de nos illustrations les représentent sautant la rivière. Au bout de 3000 mètres Dupré a abandonné. Finalement Freemann n'a eu aucune peine à battre Genet à l'emballage, courant les 4000 mètres du parcours en 13 m. 44 s. Plusieurs épreuves interclubs encadraient le Grand Steeple, entre autres une course plate handicap sur 1500 mètres que Perry du R. C. F., qui recevait 45 mètres d'avance, a gagné, battant Million de l'U. A. I. (90 mètres d'avance) et Rudel du Metropolitan-Club (100 mètres d'avance), dans cet ordre, et un concours de lancement du poids (une sphère de 7 kilos 250), qui est revenu à Gontier du Cosmopolitan-Club d'Argenteuil avec un jet de 27 mètres. C'est le sujet d'une autre illustration.

(Phot. Beau.)

LES CONCURRENTS DU GRAND STEEPLE NATIONAL.

Les Gouttes Livoniennes GUÉRISSENT LES RHUMES, TOUX, BRONCHITES, etc.
CARTES CYCLISTES TARIDE Environs de Paris, 80 kil. *En vente partout.*

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

CORBEIL. Imprimerie ED. CRÉTÉ.